

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ УРАЛА С СЕРЕДИНЫ 1960 ДО СЕРЕДИНЫ 1980 ГОДОВ

Период 1965 – 1985 гг. восьмая, девятая, десятая и одиннадцатая пятилетки качественно не отличались друг от друга, решали схожие задачи, фактически представляли собой единое целое.

Для этого периода характерен ряд следующих черт. Во-первых, шло определенное выравнивание экономических и промышленных потенциалов уральских областей. В Уральском регионе сложились как бы две группы. Свердловская, Пермская и Челябинская области – старопромышленные, где промышленность развивалась в течение сотен лет и где в годы индустриализации концентрировалась основная промышленность региона. И менее развитые в промышленном отношении Оренбургская, Курганская, Тюменская области и Удмуртская, Башкирская республики.

На Урале последовательно вырастала доля капиталовложений, направленных в развитие промышленности Тюменской, Курганской, Оренбургской областей, Башкирской и Удмуртской АССР, при относительном снижении удельного веса капиталовложений в развитие старопромышленных районов.

Одновременно в самой промышленности растет удельный вес перерабатывающих отраслей (машиностроение, металлообработка) и сокращается удельный вес традиционных для региона добывающих отраслей (металлургии, лесозаготовительной, топливной и др.). Данная тенденция порождена курсом правительства на опережающее развитие военно-промышленного комплекса (ВПК) на Урале.

Во-вторых, в промышленности региона, наряду с продолжающимся строительством новых предприятий, осуществляемым преимущественно в Оренбургской, Курганской, Тюменской областях и Удмуртской республике, все большее внимание уделяется и техническому перевооружению действующих предприятий. На Урале значительное количество предприятий (главным образом металлургических) было построено еще в XIX в. и ранее. Техническая мощность их соответствовала времени постройки, производительность труда была крайне низкой. Поэтому широко развернулась реконструкция старых предприятий, переориентация их на производство новых видов продукции.

В топливно-энергетическом комплексе Урала происходило изменение общей структуры топливного баланса. Из-за отработки залежей местного угля в Свердловской и Челябинской областях резко сократилась его добыча. В 1970 г. на Урал завозилось из других регионов страны (Кузбасса, Экибастуза, Караганды) почти столько же угля, сколько добывалось в регионе. В то же время в топливном балансе региона резко возрастает доля таких высокоэффективных видов топлива, как природный газ и нефть. В 1966 г. недалеко от Оренбурга было открыто одно из самых крупных в стране газовых месторождений, уступающее по запасам лишь

Уренгойскому в Западной Сибири. Было принято решение построить в Оренбургской области крупный комплекс по добыче и переработке газа, а также с участием стран – членов СЭВ, газопровод к западной границе СССР. В 1974 г. была введена в строй первая очередь комплекса по добыче и переработке газа мощностью 15 млрд. м³ в год. В 1975 г. – вторая очередь. В 1978 г. с пуском третьей очереди газовый комплекс был выведен на проектную мощность 45 млрд. м³ в год. В Оренбургской области был создан крупнейший комплекс страны по добыче и переработке газа.

Резко возросла добыча нефти. Крупные запасы нефти были открыты в Пермской области. С конца 60-х гг. началась разработка Архангельского нефтяного месторождения в Удмуртии. К 1975 г. здесь добывали 6 млн. т нефти ежегодно.

В черной металлургии отставание сырьевой базы продолжало углубляться. Если в 1965 г. 85% потребностей металлургических заводов Урала удовлетворялось за счет местных горных предприятий, то в 1980 г. лишь 50%. Руду завозили не только из Казахстана, но и с Курского месторождения, и с Кольского полуострова. Перевозка руды из Курска на Магнитогорский комбинат занимала 8—10 суток, в зимнее время руда смерзлась, приходилось отогревать вагоны в специальных тепляках, что резко увеличивало стоимость сырья. Аналогично обстояли дела и в цветной металлургии. Медеплавильные заводы Урала в 70-е гг. были обеспечены собственной рудой лишь на 10 – 30%. Сырье завозилось на Урал из Средней Азии, с Алтая, Северного Кавказа.

Продолжалось развитие чугунолитейного и сталелитейного производства. Основную массу черного металла давали четыре предприятия-гиганта: Магнитогорский, Орско-Халиловский, Нижнетагильский и Челябинский комбинаты. Начиная с 60-х гг. весь мир переориентируется на кислородно-конверторный способ выплавки стали, вместо устаревшего мартеновского. Первый на Урале цех конверторов был пущен на Нижнетагильском комбинате в 1963 г. В 1968 г. был пущен конверторный цех на Челябинском металлургическом заводе. Однако Урал, будучи пионером в производстве прогрессивной выплавки стали, в последующие годы сдает позиции. В середине 80-х гг. кислородно-конверторным способом на Урале выплавлялось лишь 15% стали, против 35,4% по СССР в целом.

В регионе продолжалось ускоренными темпами развитие электроэнергетической базы. Основным направлением было увеличение мощности агрегатов. Были введены новые мощные энергоблоки на Челябинской ТЭЦ, Южно-Уральской, Троицкой ГРЭС. Были построены Ириклинская ГРЭС (Оренбургская область), Рефтинская ГРЭС (Свердловская область), Сургутская ГРЭС (Тюменская область). На Белоярской атомной во второй половине 70-х гг. был введен самый крупный в мире блок с реактором БН-600 на быстрых нейтронах. Наряду с крупными строились и относительно небольшие электростанции (Чайковская, Новосвердловская, Ижевская-2), для налаживания электроснабжения и централизованного теплоснабжения городов, промышленных узлов. И, тем не менее, их мощности не хватало для

обеспечения нужд промышленности региона. Из-за дефицита электроэнергии на Урале сократилось число энергоемких отраслей. В 70-е гг. энергосистема Урала стала частью энергосистемы страны, дефицит в энергобалансе покрывался за счет получения электроэнергии из Поволжья и Сибири.

Более быстрыми темпами по сравнению с добывающими отраслями развивались перерабатывающие, машиностроение, металлообработка, химическая промышленность. Ведущее место занимало тяжелое машиностроение. Урал сохранял передовые позиции в стране по выпуску металлургического и прокатного оборудования, машин для горной и химической промышленности. Вместе с тем в связи с сокращением рудно-сырьевой базы началась переориентация на развитие среднего и легкого машиностроения, не требующих больших затрат металла. Строятся и расширяются такие предприятия, как Камкабель, Ижевский и Курганский автомобильные заводы и др. Легкая промышленность Урала традиционно отставала в своем развитии. По экономической эффективности в легкой промышленности Урал занимал к началу 80-х гг. лишь 18 место из 19 промышленно-экономических регионов страны.

В целом, в 70 – 80-е гг. на Урале, как и по всей стране, идет неизменное снижение темпов экономического развития. Деятельность предприятий регламентировалась десятками показателей, сотнями нормативных актов, спускаемых сверху. Оплата труда не была напрямую связана с его результатами. Экономическая система, ориентированная на количественный рост, отвергала научно-технические усовершенствования, делала невыгодным их использование. На Урале дело осложнялось еще и тем, что большая часть его промышленности была создана в годы первых пятилеток, а некоторые заводы существовали с XVIII – XIX вв. Техника устарела и требовала обновления. В значительной мере истощились природные ресурсы.

Транспортная часть Урала была одной из самых крупных в стране. В структуре транспорта района железнодорожный и воздушный выполнял большую часть перевозок, чем в целом по стране, а автомобильный значительно меньшую. Это можно объяснить географическим положением Урала: через него проходят главные широтные магистрали.

На рубеже 70-х гг. на Пермском, Свердловском, Челябинском, Оренбургском железнодорожных узлах велось оснащение автоблокировкой и диспетчерской информацией, механизировались и автоматизировались операции. В обход узлов сооружались железнодорожные линии. Так, в 1974 г. было начато строительство линии Решеты – Арамиль в обход Свердловского узла. Продолжалась электрификация дорог на наиболее грузонапряженных участках. Во второй половине 70-х гг. были электрифицированы участки Челябинск – Каменск-Уральский, Магнитогорск – Белорецк. Получили дальнейшее развитие такие крупные узлы, как Челябинск, Карталы, Курган, Орск. 5 августа 1975 г. пришел первый поезд в Сургут. Продолжались работы по электрификации направления Орск – Кувандык – Оренбург. Шире стали использовать модернизированные тепловозы ТЭ-116, трехсекционные электровозы ВЛ-11 и ВЛ-22М.

Однако излишняя перегруженность отдельных железнодорожных магистралей, особенно широтных, недостаточная маневренность транспортной сети осложняли эксплуатационную работу. Наиболее ярко в 70-е – начале 80-х гг. проявилось наличие диспропорций в развитии провозной способности участков и пропускной способности железнодорожных узлов, станций, объектов локомотивного и вагонного хозяйства. Узкие места сказались на ухудшении работы транспорта.

На Урале увеличивался рост грузооборота автомобильного транспорта. В Свердловской области автотранспортом в 1956 г. было перевезено 249,0 млн. т грузов, в 1980 г. — 463,0 млн т. Укрепилась материально-техническая база автотранспорта. Автомобильный парк пополнился новыми грузовыми автомобилями более совершенной конструкции: ЗИЛ-170, ГАЗ-53, Урал-375, МАЗ-500, КамАЗ, КрАЗ-219 и др. Увеличилась протяженность автодорог с твердым покрытием. Автомобильный транспорт обслуживал все отрасли экономики и стал решающим по массовости средством транспортировки грузов. На Урале автомобильный транспорт осуществлял в 70-е гг. 85,6% объема внутрирайонных перевозок (для сравнения железнодорожный 10,7%). В то же время на Урале по сравнению с СССР наблюдалась более низкая средняя дальность перевозок автомобильным транспортом. В РСФСР в десятой пятилетке по наличию автодорог по 1000 км² Курганская область занимала 52 место, Оренбургская – 37, Челябинская – 35, Свердловская – 50, Пермская область – 41, Удмуртская республика – 32.

К концу 60-х гг. на Урале уже имелось 4246 км магистральных газопроводов и 2380 км нефтепроводов. В 70-е гг. укрепляется их техническая база. Растет мощь компрессорных станций, используются трубы повышенного диаметра, строятся трубопроводы с высокой пропускной способностью. В мае 1973 г. было закончено строительство мощного 1900-километрового нефтепровода от Сургута (Тюменская обл.) до Альметьевска (Татарская АССР). Его трасса прошла через Курган, Челябинск, Уфу. Это первый магистральный нефтепровод, открывающий путь тюменской нефти на Запад. В общем объеме грузооборота всех видов транспорта доля трубопроводного (без газопроводов) составила в 1970 г. 6% а в 1980 г.- 19,9%. Ширится сеть газопроводов. В 70-е гг. странами СЭВ для эксплуатации Оренбургского месторождения построен газопровод «Союз». Его пропускная способность 2,8 млрд. м³ газа, что по энергетическому эквиваленту равно энергии пяти Братских ГЭС. Все большую роль на Урале приобретал воздушный транспорт.

Освоение природных богатств севера Тюмени вызвало ускоренные темпы развития авиационных перевозок в регионе. Прежде всего, выросло значение Урала в первоначальных отправлениях грузов и пассажиров. Шло быстрое техническое перевооружение авиационного транспорта. Были построены и оснащены современной техникой аэропорты в Свердловске, Челябинске, Перми, Уфе, Кургане, Оренбурге, Тюмени, Ижевске. На смену самолетам ТУ-104 и ИЛ-18 пришли более эффективные ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-134. Оснащение местных авиалиний турбомоторными самолетами АН-24, реактивными ЯК-40, вертолетами МИ-2, МИ-8, КА-26 привело к дальнейшему росту местных сообщений. Перевозки воздушным

транспортом для окраинных районов Урала стали иметь важное народнохозяйственное значение.

И.А. Лудинин
*Уральский государственный
технический университет – УПИ
(Екатеринбург)*

ОБЗОР АНГЛОЯЗЫЧНЫХ СТАТЕЙ ИНТЕРНЕТА ПОСВЯЩЕННЫХ ЛЕНД-ЛИЗУ

Вторая мировая война закончилась более 60 лет назад, однако материалы, посвященные этому периоду, продолжают появляться в средствах массовой информации и в том числе в Интернете. Интернет, как средство информации, относительно молод в сравнении с традиционными средствами, но очень популярен, особенно среди молодого поколения и представляется интересным, какую информацию могут получить пользователи всемирной сети о разных сторонах такого масштабного исторического события, каким была вторая мировая война. В данной статье мы остановимся на ленд-лизе и том, как он рассматривается в англоязычном Интернете.

Разные Интернет-энциклопедии, в основном американские, британские и канадские в своих статьях дают определение ленд-лизу, краткую историю, информацию о странах, получавших поставки, о платеже и завершении программы. Американские электронные энциклопедии³⁴⁷ делают акцент на принятии закона о ленд-лизе 11 марта 1941 г., на предысторию вопроса, количестве поставок в разные страны и значении ленд-лиза для победы стран антифашистской коалиции над странами оси. Британские энциклопедические источники³⁴⁸ уделяют больше внимания началу американских поставок Британии с июля 1940 г. после «отчаянных запросов о помощи», которыми премьер-министр У. Черчилль «бомбардировал» своего друга Франклина Д. Рузвельта после капитуляции Франции. Много внимания уделяется также участию королевского военно-морского флота в североатлантических и арктических конвоях при поставках Советскому Союзу и поставкам через «Персидский коридор», так как поставки велись через порты в Индийском океане, которые контролировались Британией, и ее флот принимал участие в данных поставках. Канадская Интернет-энциклопедия³⁴⁹ после определения ленд-лиза и краткой истории вопроса обращается к теме встревоженности канадского правительства после принятия в США закона о ленд-лизе. Обеспокоенность была вызвана опасениями, что все британские военные заказы уйдут из Канады в США. Чтобы избежать

³⁴⁷ <http://www.u-s-history.com/>

³⁴⁸ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/335831/lend-lease>

³⁴⁹ <http://www.thecanadianencyclopedia.com>